

La regeneración del espacio público en las ciudades de «sol y playa»: el caso del sector Carles Buigas de Salou, en la Costa Dorada

Roger-Joan SAUQUET [roger-joan.sauquet@upc.edu]

Núria SALVADÓ

Universitat Politècnica de Catalunya. Departament de Projectes Arquitectònics

Resumen

Este artículo explica los resultados de un trabajo desarrollado durante los años 2014 y 2015 por los grupos de investigación [Rum]Lab y GRATET de la Universitat Rovira i Virgili y HABITAR de la Universitat Politècnica de Catalunya. La investigación se inició con un análisis detallado del sector, 768.082 m² situados alrededor de la Avenida de Carles Buigas de Salou, un eje urbano y comercial importante, prosiguió con una diagnosis y finalizó con un catálogo de propuestas. Tenía como objetivo proporcionar soluciones tanto temporales como permanentes para la regeneración, la mejora urbana y turística, y la mejora de la calidad de vida de un ámbito desarrollado con el boom turístico de los años 60 y 70 y que debido a la alta especialización y temporalidad de la zona, así como a la baja inversión económica, ha entrado en un proceso de congelación y degradación que la sitúan en grave estado de deterioro. El trabajo lanza una serie de medidas orientadas al sector hotelero, al comercio, a la gestión pública y, por encima de todo, al espacio público. En el artículo pondremos el foco únicamente a las propuestas de transformación del espacio público.

Palabras clave: regeneración urbana; espacio público; turismo; Salou; Costa Dorada.

Abstract

This article explains the results of a work developed during the years 2014 and 2015 by research groups [Rum]Lab and GRATET of the Universitat Rovira i Virgili and HABITAR of the Universitat Politècnica de Catalunya. The investigation began with a detailed analysis of the sector, 768,082 m² located around Carles Buigas avenue of Salou, an important urban and commercial axis, continued with a diagnosis document and finished with a catalogue of proposals. The aim was to provide both temporary and permanent solutions for urban regeneration, tourism enhancement, trying to improve the quality of life of an area developed with the tourist boom of the 60s and 70s and that due to the high specialization and temporality, as well as low economic investment, has entered into a freezing and degradation process. The work launches a series of measures geared towards hotel industry, trade sector, public administration and, mainly, public space. In the article we will focus only on the transformation proposals for the public space.



1. Introducción



Esta ponencia es fruto de un trabajo de investigación desarrollado durante el año 2014 y el 2015 entre tres grupos de investigación GRATET i [rum]lab de la Universitat Rovira i Virgili (URV) y HABITAR de la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC), en el municipio de Salou.

Salou inicia su desarrollo urbano a finales del siglo XX gracias al turismo vacacional. El crecimiento del puerto de Salou como puerto comercial a mediados del siglo XIX, la autorización de las primeras casitas de baños en 1863 y la inauguración del tranvía que unía Reus con Salou, conocido popularmente como “el carrilet” y que llevaba a los prime-

ros veraneantes locales a la playa fueron el preludio de su dinamización turística. (Figura 1) El boom turístico de los años 60 que afectó a gran parte de la costa mediterránea causó en Salou crecimiento urbano exponencial de tejido residencial vacacional (apartamentos y hoteles) alrededor del paseo marítimo que transcurría paralelo a las playas de Levante y de poniente, de la Play Capellans (donde se sitúa el ámbito de estudio) y del Cabo de Salou.

La investigación se inició con un análisis detallado del ámbito (Figura 2), 768.082 m², situados alrededor de la Avenida de Carles Buigas de Salou, un eje muy importante a nivel comercial que enlaza con el histórico paseo marítimo (paseo Jaume I)

y el centro de la ciudad, prosiguió con una diagnosis y finalizó con un catálogo de propuestas.



FIGURA 1.

El trabajo tenía como objetivo principal proporcionar soluciones tanto temporales como permanentes para la regeneración, la mejora urbana y turística, así como la mejora de la calidad de vida de un área de Salou que se desarrolló con el boom turístico de los años 60 y 70 y que debido a la alta especialización y temporalidad de la zona, así como a la baja inversión económica, ha entrado en un proceso de congelación y degradación que la sitúan en un estadio crítico ante el cual urge intervenir. La disminución del precio de la habitación de hotel, el cierre de locales comerciales, el aumento de estacionalidad con el acortamiento del tiempo de apertura de los comercios y los hoteles, la mala reputación de los establecimientos en los foros de internet, la disminución de los habitantes permanentes y el aumento del tráfico de drogas y la prostitución son algunos de los indicadores que confirman esta degradación [Observatorio FEDECT, 2014].



FIGURA 2.

La investigación plantea soluciones desde la perspectiva del diseño e intervención en el espacio público, la movilidad, la actividad, el planeamiento urbanístico, las ordenanzas municipales y la reforma de

tipologías edificatorias como la de los hoteles. Como hemos mencionado, uno de los campos que aborda el trabajo de investigación es el espacio público. Este artículo se centrará en este ámbito arquitectónico que debe ser el motor de cambio, pero que, para que arranque, requiere la atención de la Administración Pública, que es su mayor propietario y quien lo mantiene y lo gestiona, y la complicidad del conjunto de agentes del sector privado que también ha alterado, históricamente, la calidad de la calle.

El espacio público representa sólo el 30% del total del ámbito de estudio (223.579,4m²). De este 30% únicamente el 38,48% es superficie destinada exclusivamente al peatón durante las 24 horas del día. En cambio, cabe resaltar que el 41,24% del espacio libre se destina a los vehículos. Es común y extendida la práctica de la inversión de estos datos, reduciendo el espacio para el vehículo (tanto de paso como de aparcamiento) para priorizar al peatón. El artículo en cambio pretende dar un paso más en dichas estrategias proponiendo nuevas formas de actuar más flexibles, que impliquen diferentes grados de intervención y complejidad, y que permitan regenerar y revitalizar la zona. Para ello se centrará en tres líneas de actuación: la gestión del límite público/privado, las medidas para ahuyentar y mejorar la calidad del espacio libre y, finalmente, la actividad de la propia calle.

2. La gestión del límite público/privado

Los tejidos urbanos configurados a partir de la tipología de edificación aislada, como sucede en nuestro caso de estudio, sufren en general de una relación pésima entre la línea de la edificación y la calle, en el espacio que la normativa urbanística define como “distancia de retranqueo”. Este espacio acaba generando o bien un déficit de relación entre la calle o el espacio público y el espacio privado motivado por conflictos topográficos y o de privacidad o bien una ocupación ilegal de este espacio mediante la extensión del espacio comercial cuando las plantas bajas se destinan a comercios. Si bien históricamente este espacio se empezó ocupando en las zonas de sol y playa con artículos de playa y *souvenirs*, o bien terrazas protegidas del sol con un toldo, poco a poco el toldo se fue tecnificando. Aparecieron subestructuras metálicas fijas que permitían hacer el todo retráctil, toldos que cubrían estructuras ligeras de cubierta, y paulatinamente el cerramiento y la ocupación del espacio intermedio se fue haciendo más hermética.

El Ayuntamiento de Salou, en un intento por regularizar todos estos elementos, aprobó en marzo de 2007 una Ordenanza Municipal de tendales y rótulos. Dicha Ordenanza, organiza la ocupación en tres tipos de tendales:

- a) el abierto, similar al toldo tradicional retráctil
- b) el cubierto, toldo fijo o estructura de cubierta ligera de panel sandwich
- c) el cerrado, que corresponde a un cerramiento fijo de cristal y aluminio

Todos estos elementos deben regularse 1 metro respecto al límite de la parcela con la calle. El resultado es la ocupación de este límite o “espacio de retranqueo entre edificación aislada y calle” ha acabado generando frentes falsamente desmontables que de manera permanente ocupan un espacio clave en la vida, la imagen y la percepción de la calle. (Figura 3)



FIGURA 3.

La gestión de este zócalo ocupado, conjuntamente con la modificación de los límites en las parcelas de mayor tamaño ocupadas por los espacios libres de los hoteles son un ámbito de oportunidad para el cambio y la regeneración de este tipo de tejidos urbanos.

Este hecho es similar a lo que ocurre en calles de otros países densamente poblados como Japón o la China, o en zonas de elevada presión turística como el *Strip Line* de Las Vegas, Benidorm o el Arenal de Palma de Mallorca.

2.1. Datos del área de estudio

Algunos datos relevantes que surgieron del análisis durante la investigación ponen de manifiesto la importancia que tiene este incidente en la cualidad, la percepción y la vida pública. Concretamente y en

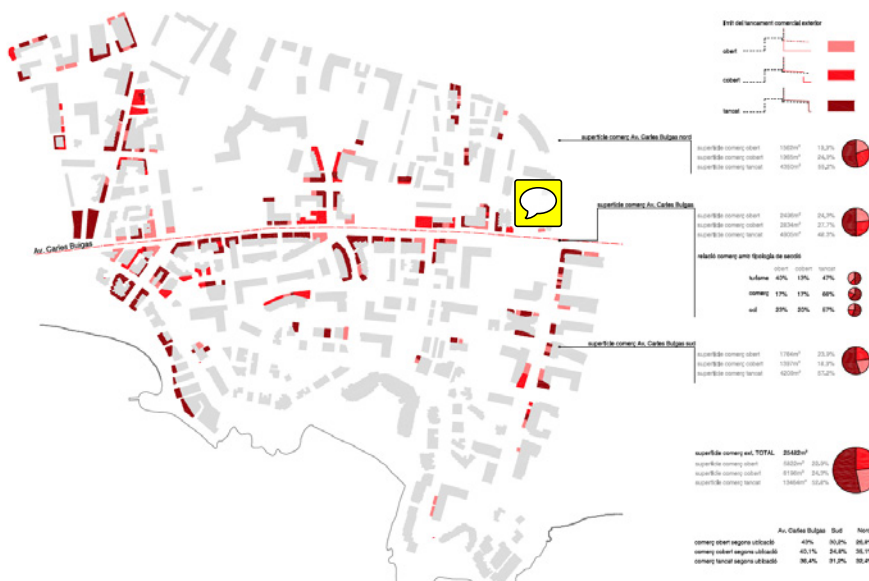
el eje principal del sector, la Avenida Carles Buigas, donde la normativa urbanística permite el uso comercial en planta baja y exige una separación de 8 metros de la edificación respecto al límite de la parcela. Esta distancia, suficiente y necesaria para preservar la privacidad de las plantas bajas cuando estas se destinan a vivienda, resulta excesiva cuando se destina a local. Este espacio intermedio, es totalmente apropiado por el comerciante en un intento por hacer más “visibles” sus productos a los peatones, que circulan a 8 m de distancia de su local. En consecuencia, dicho espacio nunca es urbanizado ni tratado como la continuidad de la calle sino del local. El trabajo de campo demostró que el metro libre que prevé la ordenanza municipal no se cumple en la mayoría de los casos y que las tres tipologías que permite, el 22,9% eran del tipo “abierto”, el 24,3% del “cubierto” y el 52,8% del “cerrado”. (Figura 4). El dato más relevante del análisis pone de manifiesto el incremento de la superficie comercial que representa la ocupación de dicho espacio, concretamente un 38,8% sobre la superficie total comercial del ámbito.

Si asociábamos el tipo de toldo al tipo de actividad comercial (fig. 7) descubríamos que la tipología abierta o cubierta predominaba sobre el comercio vinculado a la restauración y al ocio, mientras que el cerrado predominaba sobre el comercio más tradicional de tiendas de ropa, deporte, oficinas, supermercados, quioscos... Cabe destacar que una de las peores incidencias que tiene esta construcción sobre la ciudad es el aspecto de deterioro y abandono de estas estructuras aparentemente temporales cuando en invierno, debido a la estacionalidad de la zona, todo está cerrado. Sobre una superficie comercial de 21.730 m², la actividad comercial de un día de verano (19.367 m²) que representa un 89,1% del total, pasa a 1.124 m² en invierno, es decir un 5,1% del total.

El estudio detallado de los accesos a los hoteles, de la topografía y condicionantes físicos del lugar, reveló que otro de los grandes problemas que afectan la calidad del espacio público eran los límites de las grandes parcelas ocupadas por los hoteles. El ámbito acoge el 47% de las plazas hoteleras de Salou, distribuidas en 27 hoteles.

2.2. Propuestas

La investigación propone realizar un estudio detallado de los accesos tanto a locales y hoteles como a apartamentos y viviendas que permita resolver



las discontinuidades topográficas entre la calle y el interior de parcela, fomentando una buena relación entre ambas y aportando más permeabilidad entre espacio público y espacio privado. Concretamente se desarrollan dos estrategias diferentes de intervención: a) una que afecte a la gestión del espacio libre entre bloques de vivienda y la calle ocupado por la extensión de los comercios mediante los toldos, y b) otra que permita readaptar el límite de las grandes parcelas de los hoteles.

2.2.1. Medidas para la zona de “toldos” en comercios

La investigación se centra en la continuidad del eje comercial por excelencia del municipio de Salou, el Paseo Jaime I conocido como *Passeig de les Palmeres*, que discurre paralelo a la Playa de Poniente, acaba con la Fuente Luminosa y puede seguir por la Avenida Carles Buigas.

El análisis de movilidad que se realizó durante la investigación puso de manifiesto que la Avenida Carles Buigas no era una arteria principal del municipio y que fácilmente se podía repensar su estructura y su sección, restringiendo el paso de vehículos y proponiendo una nueva sección que permitiera resolver la relación entre comercio y calle mediante una gestión más compleja e innovadora del espacio libre. En la actualidad, la superficie libre ocupada irregularmente por el comercio es de 6.822 m².

El trabajo propone tres posibles líneas de cambio (Figura 5), que habrá que estudiar con más profundidad en colaboración con los agentes implicados

en el sector y ensayar parcialmente antes de ejecutarlas en su totalidad.

1) Construir un elemento fijo en el espacio libre que la Ordenanza de Tendales prevé entre el final del comercio y el inicio de la calle. Dicha construcción a modo de telón de fondo permitiría homogenizar y regularizar el aspecto de la calle. Podría tratarse de un elemento tipo farola-banderola y pérgola que pautara un ritmo y diera continuidad a la fachada de la calle, dando esa imagen unitaria y proyectada que al Ayuntamiento parece tanto

desear. Este elemento debería permitir que los tendales se pudieran recoger en él durante los días de invierno.

2) Expropiar el espacio intermedio convirtiendo en espacio público el espacio intermedio, consolidando la línea de la edificación como la fachada comercial y permitiendo ocupar con toldos o un elemento común y desmontable partes o áreas de la calle, que serían alquiladas directamente al Ayuntamiento mediante un sistema de concesión parecido al de los chiringuitos de la playa, y permitirían una gestión mucho más dinámica y viva de la calle. La intervención permitiría cambiar la sección de la calle, dar prioridad al peatón aunque garantizando vacíos (no siempre lineales) que permitieran el acceso rodado a los aparcamientos y el acceso a cualquier punto de los servicios de emergencia.

Como un gran zoco árabe, la calle sería ya un mercado, solo ocupado en la época estival. La operación doblaría prácticamente la cantidad de espacio público de esta calle, y respondería adecuadamente a la estacionalidad del ámbito, ya que en invierno, las áreas centrales se desmontarían y la calle recuperaría su sección libre completa.

3) Optar por una versión intermedia, donde de los 8 metros que quedan de espacio libre entre edificación y calle, se redujeran a 5 metros, consolidando el zócalo y el toldo como incremento de edificabilidad (supondría un incremento de 5.325 m² de edificabilidad) para un aumento del ancho de la calle de 6 metros, pasando de los 16 metros actuales a 22, gestionando la cubierta del “toldo” finalmente ya consolidado y legalizado como superficies co-

merciales y como cubierta vegetal, drenante. Esto permitiría dar una solución homogénea al zócalo y una mayor calidad de los cerramientos que pasarían a ser todos fijos.

2.2.2. Medidas en el límite público/privado de las parcelas de hoteles

Del análisis pormenorizado de los hoteles se extrae que la mayoría de ellos dispone del mismo programa a nivel de planta baja: un vestíbulo de acceso, una recepción, el núcleo de comunicaciones verticales, una pequeña sala de estar o living, una zona de servicios, y el bar restaurante. Dicho programa, juntamente con las habitaciones de las plantas superiores se distribuye básicamente mediante dos tipologías de edificación aislada: la edificación a modo de “barra” y la edificación en “L”. En el resto del espacio exterior libre de la parcela se ubican la zona de piscinas y ocio con pequeñas edificaciones asociadas a ellas.

Cabe señalar que la difícil orografía del sector Carles Buigas provoca que estos límites de los hoteles presenten desniveles y muros de contención. Por lo tanto no existe una fórmula única para mejorar el grado de permeabilidad entre el espacio público y los patios de los hoteles. En este sentido, el estudio ha trabajado en tres tipologías de hoteles, planteando para cada una de ellas tres escenarios de intervención que proponen una mayor relación de algunos de los servicios incluidos en los hoteles como pueden ser el bar restaurante, la boutique, el gimnasio o el Spa con el espacio público y la modificación o incluso desaparición de los habituales muros de contención que aparecen en sus límites, con el objetivo de mejorar y generar nuevas relaciones entre el hotel y la ciudad, mejorar la permeabilidad.

La propuesta permite tres grados de intervención (Figura 6) que van de menor a mayor complejidad de gestión e implicación del sector público:

1) Redistribución interior. Se propone una reubicación de las zonas más públicas de los hoteles, principalmente el bar y el restaurante que en la mayoría de los casos están hoy ubicados en el interior de la planta baja, para que den a la fachada y puedan ser utilizados por clientes externos al hotel. Esta medida, puede acompañarse de un ensanchamiento de las aperturas en planta baja que mejoraría la sensación de enclaustramiento que hoy presentan las

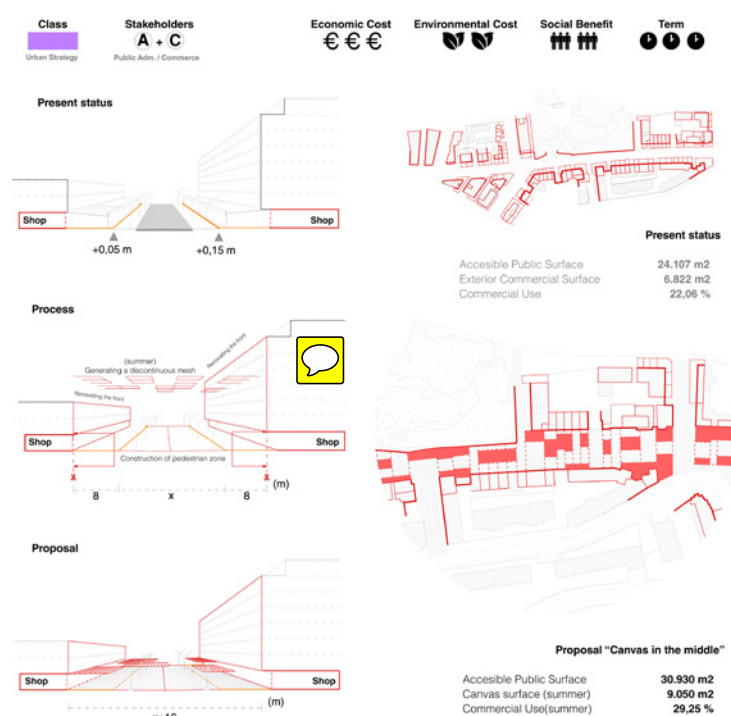


FIGURA 5.

calles interiores que dan en los hoteles. Esta medida es la más económica y no implica ninguna modificación de ordenanzas.

2) Transformación del espacio exterior. Reubicación de elementos situados en los patios de los hoteles para que puedan ser más ajardinados, con más arbolado, puedan ser suprimidos algunos muros de contención y puedan albergarse pequeñas construcciones efímeras, tipo bares o “chiringuitos”, que tanto sirvan a la calle como al hotel. Este escenario es más complejo y requeriría de alguna ordenanza para regular los elementos efímeros situados en los límites de los patios.

3) Intercambio de edificabilidad. Se plantea la transformación total de la planta baja del hotel para que el patio pueda ser abierto a la calle (con medidas suaves de restricción en caso que fuera necesario) y para permitir la edificación del espacio entre el hotel y la calle. Esta medida facilitaría la llegada de la fachada hasta la acera, permitiendo la construcción de elementos que podrían albergar bares o otros comercios en el límite público-privado. Igualmente facilitaría la construcción de rampas, porches, para mejorar la accesibilidad salvando la diferencia de cota entre la calle y el patio, muy frecuente en la topografía acusada de la parte norte del sector. Este escenario es mucho más complejo y pasa por una modificación puntual de la normativa urbanística para que quede legalizada la ocupación del espacio de retranqueo a nivel de planta baja y las plantas sótano.

3. Medidas para ahuyentar el automóvil y de rediseño de las calles

La mejora ambiental es uno de los principales ejes de propuesta que afectan el espacio público. Las propuestas de mejora ambiental están centradas, principalmente, en evitar la circulación de vehículos por las calles del sector Carles Buigas. Por un lado se incide en el aparcamiento, ya que la búsqueda de un lugar para aparcar provoca un intenso grado de movilidad durante la temporada alta, julio y agosto principalmente, que implica gran parte de las emisiones de CO₂ que se dan en el sector. Por otro lado, se proponen medidas para restringir el paso de vehículos, como es la jerarquización de calles según si son de paso rodado, rápido, lento o de peatones.

3.1. Aparcamiento

El número de estacionamientos en la calle se ha cifrado en 2040, según el trabajo de campo realizado por el equipo (Figura 7). Son distintos los perfi-

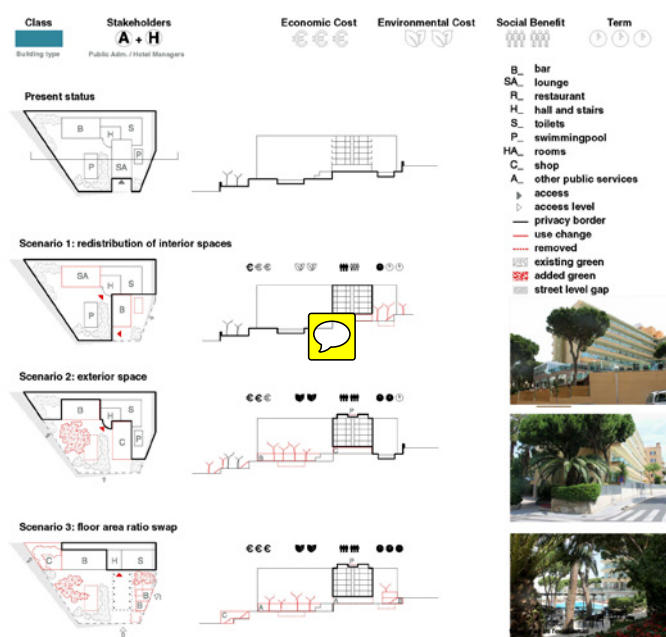


FIGURA 6.

les de quienes necesitan de aparcar un vehículo en el sector Carles Buigas. Principalmente son: 1) los residentes, que en muchas ocasiones ya disponen de aparcamiento privado en su bloque de apartamentos, 2) los visitantes de mediana y larga estancia, que en algunas ocasiones cuentan también con aparcamiento privado en hoteles o apartamentos, 3) los visitantes de día, en general para ir a la playa, que, junto con 4), los visitantes puntuales,

principalmente de compras y ocio, son quienes más usan los estacionamientos en superficie.

Este uso intensivo del estacionamiento en superficie durante el verano contrasta con el poco uso que se da a los aparcamientos subterráneos existentes debajo la mayoría de los hoteles. Ciframos el desuso de estas infraestructuras en un 60%. Hemos estimado mediante el trabajo de campo y la observación del catastro, que los hoteles disponen de 1.057 estacionamientos para vehículos, de los cuales 538 no se usarían, de media, durante la temporada estival. La utilización de este parque de plazas vacías mediante una red organizada, ya sea institucionalmente, o bien de forma privada usando, por ejemplo, aplicaciones web como WES-MARTPARK, en uso en ciudades como Barcelona, podría ayudar a mejorar el estacionamiento de vehículos.

La utilización de los subterráneos debería, sin embargo, de ir acompañada de otras medidas como la planificación de grandes bolsas de estacionamiento en superficie en los límites del sector Carles Buigas, espacios “blandos” que durante el invierno pueden usarse para otras finalidades efímeras, e implementar, para evitar un uso continuado de las plazas, medidas económicas simbólicas, como las que ya se utilizan en otros municipios costeros como la vecina Tarragona. Si tenemos en cuenta el mejor aprovechamiento de los estacionamientos de los hoteles, estimamos que las plazas necesarias para dar cabida a los visitantes de día o puntuales a la zona son 1.502, que equivalen a una o varias bolsas que sumadas tengan una superficie de tres hectáreas aproximadamente. En los solares o espacios vacíos de la zona norte del sector podrían emplazarse estas áreas de estacionamiento efímeras y complementarias.

3.2. Jerarquización de las calles

La red viaria de Salou presenta pocas variaciones. Por lo general, una misma sección de calle, consistente en dos aceras pegadas a las fachadas o las vallas de las parcelas y calzada con dos, una o ninguna franja de estacionamiento, resuelve todo el espacio público. En el estudio planteábamos tres escenarios de reforma de las calles según el grado de “eliminación” del paso de vehículos (Figura 8). En todos los escenarios se barajaban tres tipos de calles:

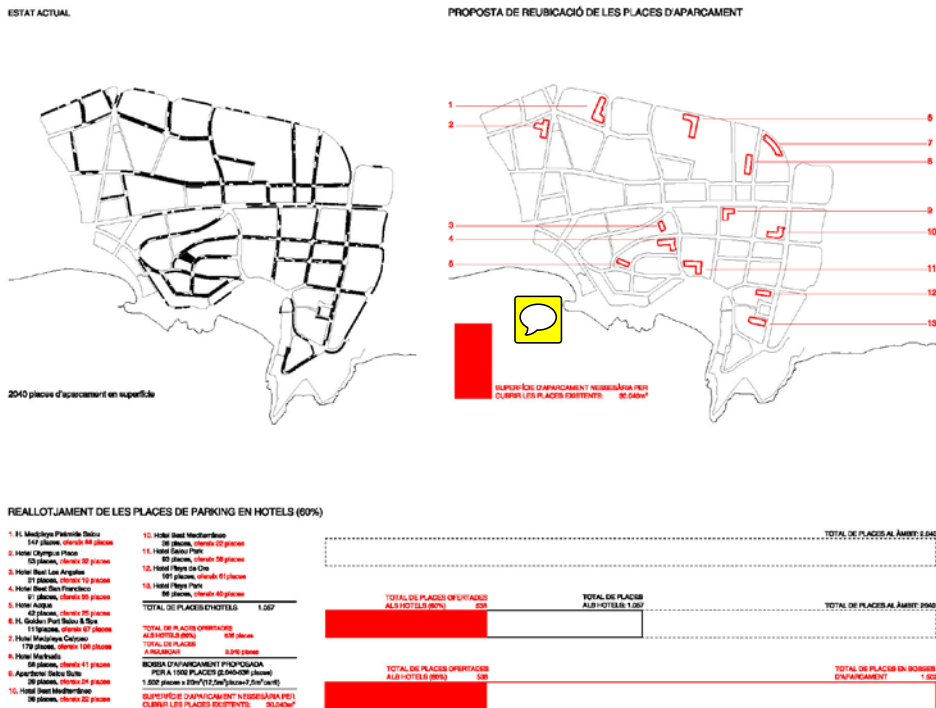


FIGURA 7.

Tipo 1: Doble sentido de circulación sin aparcamiento (en la figura línea roja gruesa). Este tipo de calle no presenta ningún cambio en la sección respecto la sección existente hoy en día.

Tipo 2: Un sentido de circulación sin aparcamiento (en la figura línea roja fina). Las calles existentes pueden convertirse fácilmente en este tipo de calle mediante la supresión de la franja de plazas de aparcamiento. Puede destinarse este espacio al peatón alargando la acera o simplemente delimitando el paso de vehículos con elementos superficiales.

Tipo 3: Calle peatonal con paso puntual de coches (en la figura línea discontinua roja), o sin él, dependiendo (en la figura línea puntos negra). Supresión del desnivel existente convirtiendo la calle en plataforma única. También puede probar el comportamiento de la movilidad del sector cortando con elementos efimeros las calles, lo que supone una medida muy económica de peatonalizar.

En el documento de propuestas enlistábamos distintos criterios para determinar qué calles deberían convertirse en peatonales o de paso restringido. En este sentido, las calles con mayor pendiente, orientadas hacia el mar y usadas a menudo como camino a la playa, son las que, por lógica, se han propuesto como peatonales (tipo 3). Por otro lado, las calles de mayor sección y que recorren el sector Carles Buigas de un límite al otro, o lo cruzan por

entero, son las que se han considerado como principales (tipo 1).

La diferencia entre los tres escenarios planteados reside en el grado de restricción del vehículo. En el primer escenario se plantean unas seis “súper-manzanas” rodeadas de calles de un único sentido que “giran” alrededor de ellas, en el segundo se plantean cuatro, desviando el paso de vehículos de la franja costera y convirtiendo las calles que dan a la playa en una prolongación del “paseo marítimo”. En el último escenario se convierte el sector

en una única “súper-manzana” desviando toda la circulación por las calles perimetrales, incluyendo la calle que bordea la costa. La zona central sería peatonal admitiendo únicamente circulación de vehículos para vecinos y servicios. Este escenario debería de ir acompañado de la introducción de medios de transporte colectivo, mejora de la movilidad interna en bicicleta.

3.3. Transpirabilidad, drenaje y vegetación

El cambio de la sección de la calle, especialmente las tipos 2 y 3 citadas previamente, ofrece la posibilidad de mejorar su comportamiento ambiental. En primer lugar podría revertirse el grado de sellado del espacio público, que es muy elevado, introduciendo pavimentación con un grado alto de transpiración que mejorara la capacidad de drenaje del propio suelo del barrio. Aprovechar la transformación de la calle en plataforma única, o aquellas que ensanchan las aceras, para introducir medidas tipo “SUDS” (Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible), mediante pavimentos horadados, parterres, franjas de vegetación que podrían ir acompañadas de un incremento del arbolado.

En el análisis previo al trabajo observábamos que el arbolado del sector Carles Buigas está básicamente concentrado en los patios de los hoteles, en algunas avenidas, en los parques internos y en

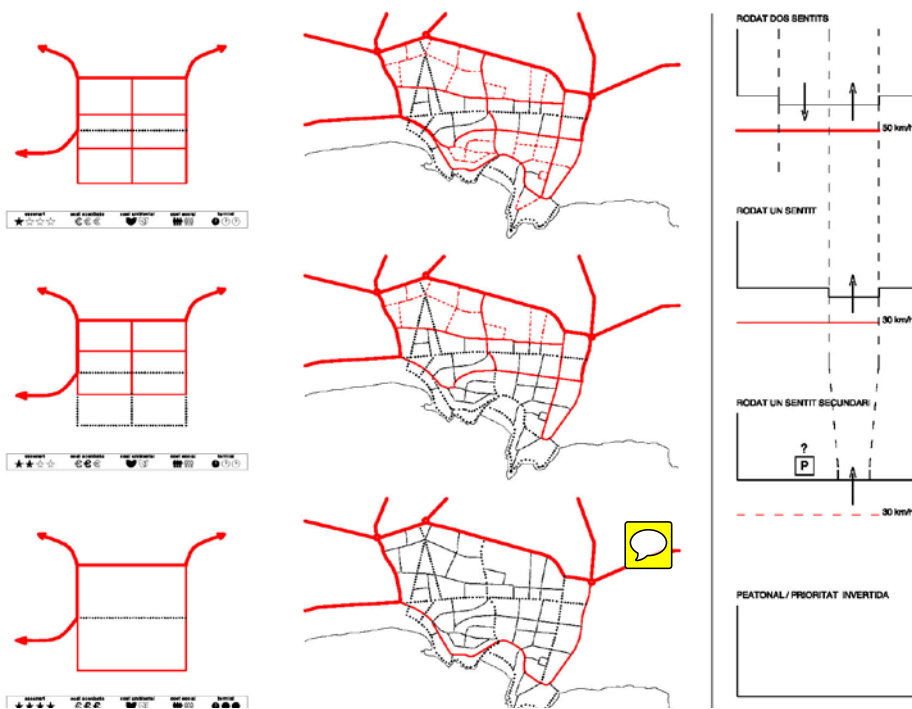


FIGURA 8.

los terrenos y playas situadas alrededor del sector. El grado de arbolado de las calles es medio si lo analizamos globalmente, pero bajo si nos fijamos únicamente en las calles internas que son las que básicamente deberían transformarse en caso de restricción del paso de vehículos. Los escenarios planteados anteriormente facilitarían la conversión de estas calles interiores, altamente mineralizadas, en pasajes peatonales, caminos internos hacia la playa o los parques, agradables y confortables gracias a la nueva vegetación.

Otra reflexión que ofrecíamos al Ayuntamiento de Salou hace referencia al espacio contiguo a la Platja Llarga, una parcela privada de 45 hectáreas que había sido un camping y que ahora está sin uso. Este espacio es hoy una oportunidad para introducir una gran área verde contigua al sector y en contacto con

parte de esta misma gran área urbanizable que es mucho mayor que la que convendría transformar. Este parque mejoraría la atracción turística de un sector con una imagen excesivamente urbanizada, especialmente si la comparamos con la que presentan algunos de sus competidores a nivel internacional como son las playas caribeñas.

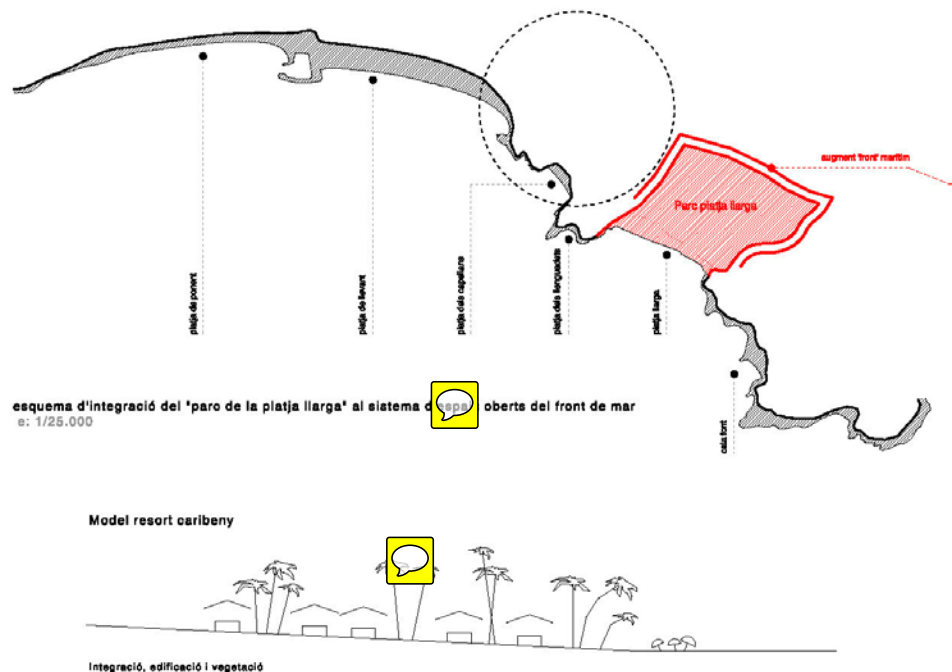



FIGURA 9.

el mar (Figura 9). Un tipo de parque que no abunda en la costa catalana y que puede ser un gran desahogo para el sector que presenta en verano una densidad de 11.296 habitantes por kilómetro cuadrado, una densidad propia de conurbaciones como Nueva Delhi. Desde el estudio, invitábamos al Ayuntamiento a cambiar la calificación que tiene ahora este ámbito, urbanizable con desarrollo de actividad económica, por el de zona verde, con medidas de compensación, si hicieran falta, que podrían estar ubicadas en otra

4. Conclusión: es necesario fomentar la actividad

Las medidas planteadas en Salou para mejorar el espacio público pueden ser aplicadas en otros municipios similares de la costa española que presenten una morfología similar a la del caso de estudio, esta es: parcelas con volumetría específica, sin medianeras, con uso comercial y de restauración en las plantas bajas y con ocupación “a-legal” del espacio existente entre la edificación y la calle a base de construcciones fijas aparentemente ligeras. Igualmente las propuestas pueden ser útiles en áreas urbanas con una alta concentración de hoteles y marcadas imperciblemente por la estacionalidad veraniega del turismo. Son medidas, “físicas” todas ellas, que tienden a suavizar la rigidez, aspereza e impermeabilidad del entorno arquitectónico del paseante compuesto, principalmente, por el límite público/privado y los materiales de las calles y las plazas.

Sin embargo, cualquier esfuerzo para mejorar el espacio público de estas zonas veraniegas es inútil

sin una estrategia que rompa su excesiva estacionalidad y lo llene de actividad. Una significativa parte del trabajo realizado por los grupos de investigación en Salou  ha centrado en intentar dar la vuelta al uso actual se da en la calle. Son medidas que afectan un amplio abanico de actores presentes en el sector: desde el cliente de los hoteles, hasta los transeúntes ocasionales, pasando por el programa cultural del Ayuntamiento o la organización de las zonas de ocio, medidas que motivarían otro artículo, complemento imprescindible de este. La actividad es la chispa que prende el fuego de un barrio y junto con las medidas arquitectónicas planteadas los investigadores han querido ofrecer un auténtico plan de choque para el sector. Solo queda la valentía política para llevarlo a cabo.

Bibliografía citada

OBSERVATORIO DEL FEDECT (2014): «Informe 2014, Fundación de Estudios Turísticos de la Costa Dorada», <http://www.pct-turisme.cat/>.